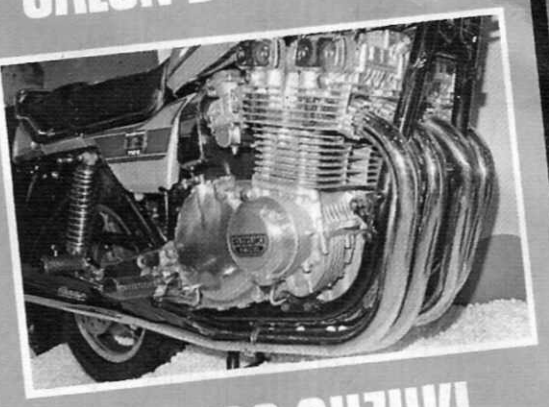
MOTO JOURNAL No 423 6F

SALON DE LONDRES



LA 1100 SUZUKI

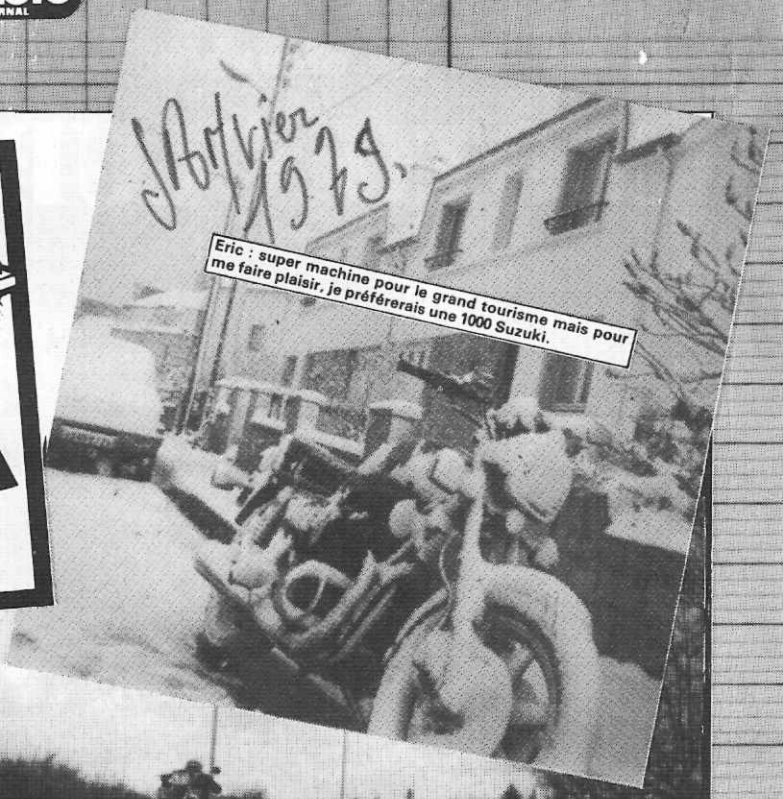
SPECIAL GRAND PRIX DE FRANCE

30 AOUT 1979 Canada 1,80 $. Espagne 100 Ptas. Suisse 4,20 F.

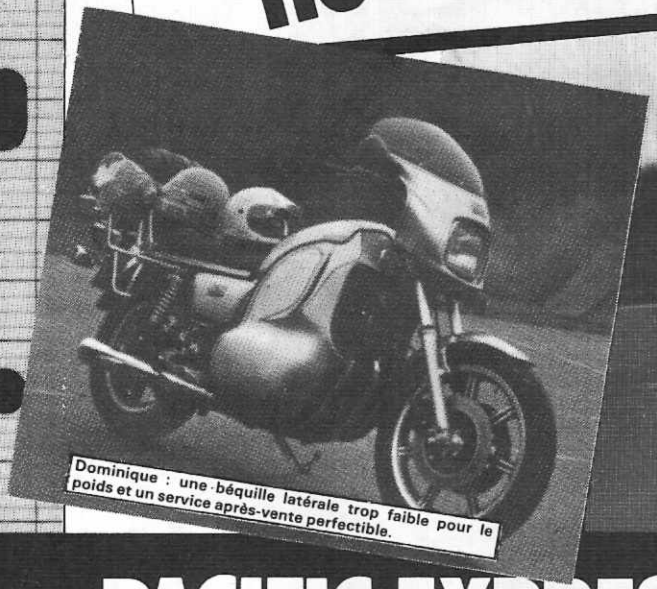
ESSAI LECTEUR 1100 YAMAHA

Essai lecteur

1100 YAMAHA



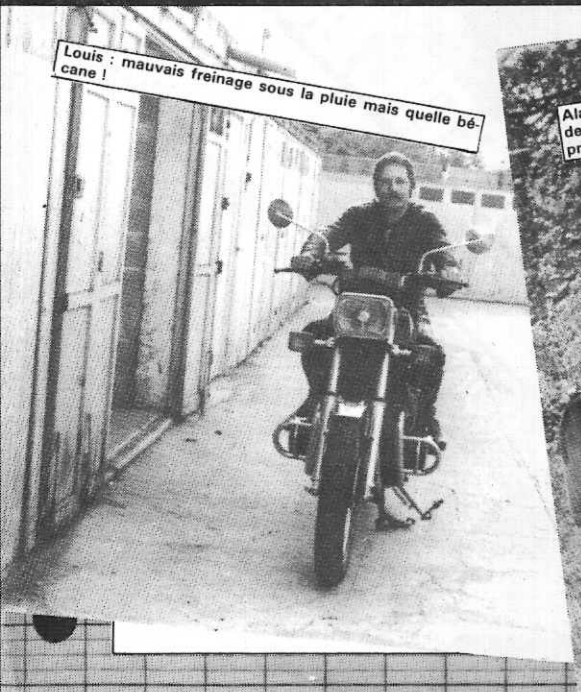
Eric : super machine pour le grand tourisme mais pour me faire plaisir, je préférerais une 1000 Suzuki.



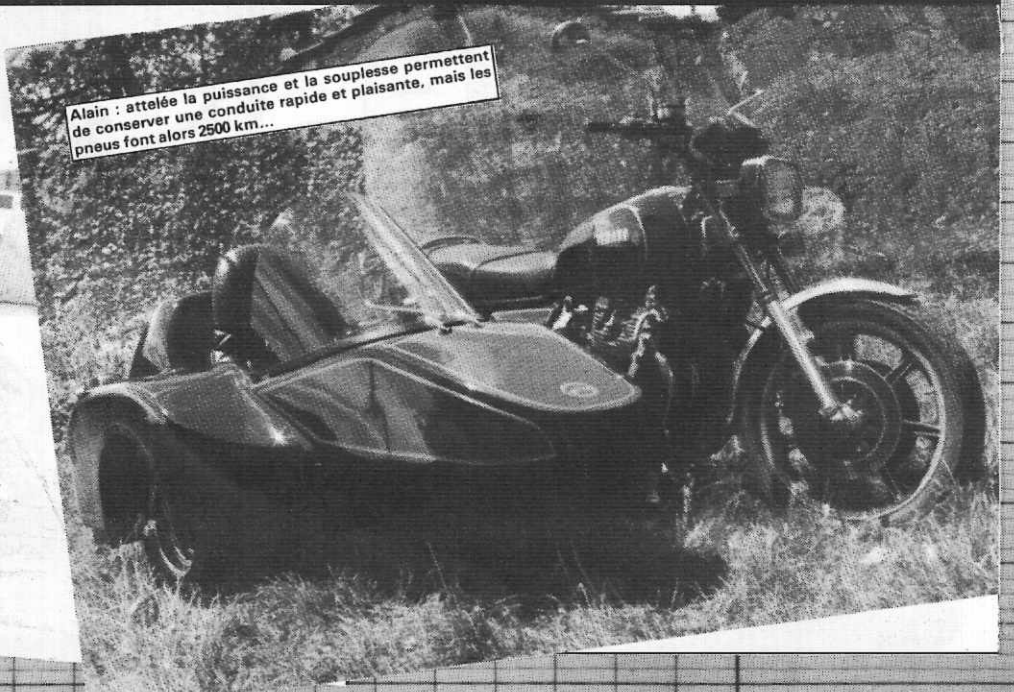
Dominique : une béquille latérale trop faible pour le poids et un service après-vente perfectible.

Patrick : devrait suivre un régime, mais très bonne bécane dans l'ensemble.

PACIFIC EXPRESS LA BIEN NOMMÉE



Louis : mauvais freinage sous la pluie mais quelle bécane !



Alain : attelée la puissance et la souplesse permettent de conserver une conduite rapide et plaisante, mais les pneus font alors 2500 km...

Après l'essai lecteur de la 900 BMW (MJ n° 337) et celui de la 1000 Honda Gold Wing (MJ n° 342), voici donc la troisième grande et grosse routière à cardan, la 1100 Yamaha. Cette moto s'est taillée une réputation de robustesse en un temps record. En cela elle concurrence sérieusement les motos précédemment citées.

A 90 %, les actuels propriétaires de 1100 ont déjà possédé une moto. 7,2 % sont d'ex-BMWistes ; c'est peu, et cela confirme la fidélité des BMWistes à leur marque. Par contre 36 % sont d'ex-Hondistres dont une large majorité était propriétaire de 750. Ce sont donc de nouveaux venus au cardan tout comme les 7,2 % de Kawasakistes et les 8,6 % de Suzukistes. Dans les motivations d'achat de la 11000, le cardan est primordial et directement lié aux qualités GT. Ensuite on invoque la puissance du moteur et sa fiabilité. Le rapport qualité/prix est aussi une bonne raison d'achat. 72,8 % des 1100 Yamahistes ont entre 20 et 25 ans contre 55,3 % pour les BMWistes et 53,7 % pour les 1000 Hondistes (nous mettrons souvent ces deux motos en référence). Les moins de 20 ans sont quantité négligeable et les 25-30 représentent 15,7 % (20 % pour Honda et 30,4 % pour BMW). Les plus de 30 ans ne sont que 10 % (25 % Honda 11,5 % BMW). En résumé de cette analyse, la 1100 Yamaha attire une clientèle plus jeune que les 1000 Hondistres et BMWistes. La prochaine moto sera pour 11,5 % une BMW. 8,6 % rachèteront une 1100 Yam et, chiffre record, 50,7 % ne savent pas quoi acheter. Dans l'ensemble ils sont satisfaits de leur machine et sont incapables d'imaginer mieux. Il y avait 23 % d'indécis chez les Hondistes et 10 % chez les BMWistes, mais peut-être pas pour les mêmes raisons. Une large majorité ont acheté leur 1100 neuve.

Modifications

L'éclairage a été amélioré par l'adjonction de longues portées dans 45,7 % des cas (49,2 % pour BMW et 81,2 % pour Honda). Facile de conclure qu'elle a un meilleur éclairage d'origine que ses rivales. 24,2 % ont monté un avertisseur plus puissant. 21,4 % ont changé de suspensions arrière (33,7 % pour Honda 16 % pour BMW). Le guidon d'origine a été remplacé par 11,4 % (21,2 % pour Honda et 7 % pour BMW). Le frein avant reste d'origine mis à part quelques disques percés pour l'améliorer (????) sous la pluie. Le porte-bagages est décidément un accessoire indispensable puisque 71,4 % en ont monté un. De même les sacoches polyester sont bien pratiques puisque 11,4 % en ont fait l'emplette. Le carénage tête de fourche est un autre accessoire qui devrait être monté d'origine, 52,8 % en ont équipé leur 1100 et encore nombreux sont ceux qui souhaitent le faire. La modification de l'échappement n'a intéressé que 4,2 %. Par contre la pose de protège-carter intervient pour 35,7 %. 7 % ont mis un amortisseur de direction rendu nécessaire, à leur avis, par la pose d'un carénage tête de fourche.

La position de conduite

Satisfaisante pour une très large majorité mais quelques critiques pour signaler des leviers un peu loin des doigts, un sélecteur de vitesse trop éloigné du repose-pied, les genoux qui remontent trop haut pour les très grands pilotes... et surtout l'inconfort à haute vitesse sans carénage tête de fourche.

Aménagement des accessoires

Antivol
Bien : 87,1 % (23,7 % Honda 33,3 % BMW). Moyen : 10 %. Mal : 2,8 %.
Pour une fois un antivol de moto a la cote. Il faut dire que sur la 1100 Yama il y en a deux. Un au guidon, parfait, et un sur la colonne de direction mais qui n'est pas bilatéral.
Clé de contact
Bien : 91,4 %. Moyen : 8,5 %.
L'étanchéité du contacteur laisse à désirer et, à la longue, la clé peut devenir dure à actionner. En vieillissant elle prend aussi du jeu. Enfin le porte-clé abîmé la peinture noire mat de l'attache guidon. Une astuce, recouvrir cette attache d'un morceau de chambre à air collé.
Starter
Bien : 61,4 % (87,5 % Honda 60 % BMW). Moyen 38,5 %. Deux positions de starter dont une de préchauffe. C'est le côté pratique. Par contre il se grippe à la longue et serait mieux placé au guidon.
Trousse à outils
Bien : 35,7 % (37,5 % Honda 99,9 % BMW). Moyen : 54,8 %. Mal : 10 %.
Manque une clé pour régler les suspensions. Le coffre est trop petit et la trousse trop bourrée.
Tableau de bord
Bien : 87,1 % (87,5 % Honda). Moyen : 12,8 %.
La jauge à essence est imprécise et pas toujours bien lisible à cause du tuyau et du réservoir de liquide de frein qui la masquent. Le compte-tours manque de fiabilité et de précision. Enfin on souhaiterait un témoin de charge et de pression d'huile.
Poignée des gaz
Bien : 74,2 % (77,5 Honda 36,2 % BMW). Moyen : 25,7 %.
Elle est douce mais sa course est un peu longue.
Béquilles
Bien : 78,5 % (42,5 % Honda 74 % BMW). Moyen : 21,4 %.
Aisée à béquiller sur la centrale malgré le poids de la bête. Avec des sacoches il est difficile d'attraper la poignée de tirage. Pas de rappel de béquille latérale qui par ailleurs incline insuffisamment la moto.
Garde-boue
Bien : 41,4 % (73,7 % Honda). Moyen : 51,4 %. Mal : 7,1 %.
Le garde-boue arrière est relevable pour faciliter le démontage de la roue. L'avant pourrait être un peu plus large en bas pour protéger le moteur. Néanmoins il fait mieux son boulot que l'arrière qui, de plus, rouille assez facilement.
Commodos
Bien : 85,7 % (77.5 Honda 64 % BMW). Moyen : 12,8 %. La commande automatique de clignotant est super. L'appel de phare est trop loin du pouce et peu pratique à manipuler avec de gros gants. Il arrive qu'on se mélange les doigts entre avertisseur et appel de phare.

Type d'utilisation de la 1100 Yamaha

Comme il fallait s'y attendre, la 1100 est essentiellement une routière. Le style de conduite de ses propriétaires est « tranquille » pour 24,6 %, « rapide » 59,4 % et « très rapide » 15,9 %. Paradoxalement nous verrons plus loin que la garde au sol satisfait 73,9 % des utilisateurs. A croire que la conduite rapide ou très rapide n'intervient que sur les autoroutes et nationales.

Performances

En moyenne les vitesses lues au compteur oscillent entre 200 et 205 km/h en position assise et 210/220 en position couchée. De nombreux commentaires pour souligner que c'est largement suffisant.

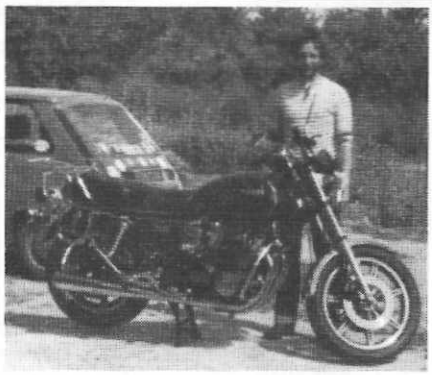
Agrément moteur

Souplesse
Bien : 92,7 % (93,7 % Honda 62 % BMW). Moyen : 7,2 %. Mis à part des à-coups de transmission qui dérangent pour les reprises à bas régime, la souplesse est démente et le moteur enroule de 1500 à 8500 t/mn en 5e.
Couple moteur
Bien : 97 % (61,2 % Honda 93 % BMW). Moyen : 2,8 %. C'est le record absolu toutes catégories. Le couple de la 1100 Yam est dément ! Fantastique ! exceptionnel ! c'est vous qui le dites. Les chevaux sont partout, d'oú difficulté pour préciser le régime de débarquement de la cavalerie. Il y en a qui disent « un peu au-dessus du ralenti », d'autres « partout », mais en fait, c'est entre 3 et 4000 t/mn que le couple est le plus sensible.
Accélération
Bien : 100 % (85 % Honda 82,7 % 900 BMW). De plus en plus fort : « époustouflante » « extraordinaire » « excellente même en 5e ». Que dire de plus !
Vibrations
Bien : 72,4 % (95 % Honda 50 % BMW). Moyen : 18 %. Quelques frémissements au ralenti surtout visibles avec un carénage et à 4500 t/mn. Comme à l'accoutumé, le passager ressent plus les vibrations que le pilote.

Démarrage moteur
RAS, ça marche impeccable. Le moteur chauffe rapidement mais il arrive parfois que le démarreur n'enclenche pas du premier coup par des matinées très froides.

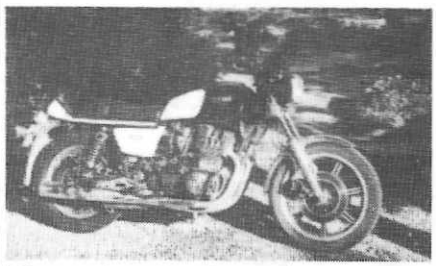
Boîte de vitesses

Sélection des rapports
Bien : 30,4 % (71,2 % Honda 27,5 % BMW). Moyen : 49,2 %. Mal : 20,2 %.
Badaboum, c'est la douche froide après les louanges des qualités moteur. Le premier point noir de la 1100 Yam. La boîte de vitesses est imprécise avec faux point mort entre 4e et 5e et surtout craquement au passage de la première, bien plus que sur les BMW nouveau modèle. Heureusement le vrai point mort est facile à trouver.
Course du sélecteur
Bien : 75,5 %. Moyen : 20,2 %. Mal : 4,3 %.



Roland : la meilleure pour rouler vite et longtemps.

Serge : pour : consommation raisonnable, entretien peu fréquent. Contre : service après-vente.



Thierry : garde au sol insuffisante en duo...

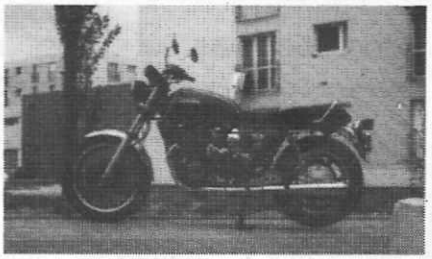
Serge : remarquable pour le grand tourisme rapide.

Arnault : son plus grand défaut, l'usure rapide du pneu arrière.

Eric : très agréable sur autoroute et grande nationale mais requiert une certaine attention sur petite route sinueuse.

Williams : quel moteur !

Jean-Pierre : tenue de route fantaisiste !



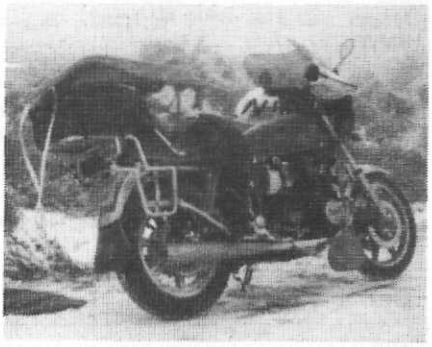
Pascal : serait la moto idéale avec une cinquantaine de kilos en moins.

Claude : je ne voudrais pas en changer pour toute autre moto !

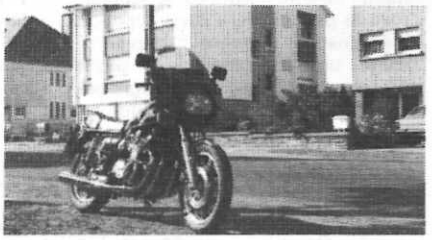
Eric : bien menée n'a rien à envier à la concurrence classée plus sportive.

Bertrand : économique.

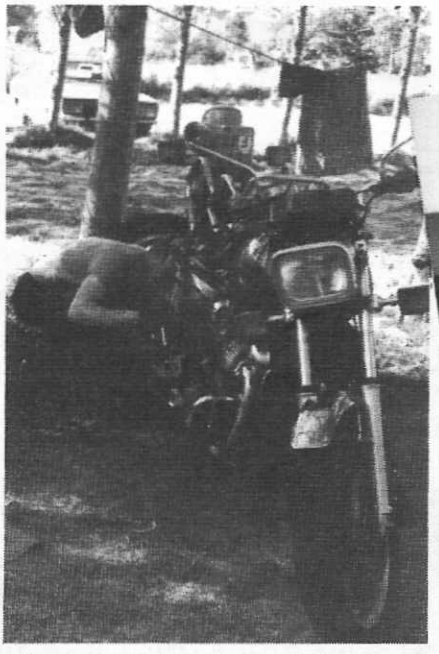
Michel : trop lourde à l'arrêt et pour les petits virages.



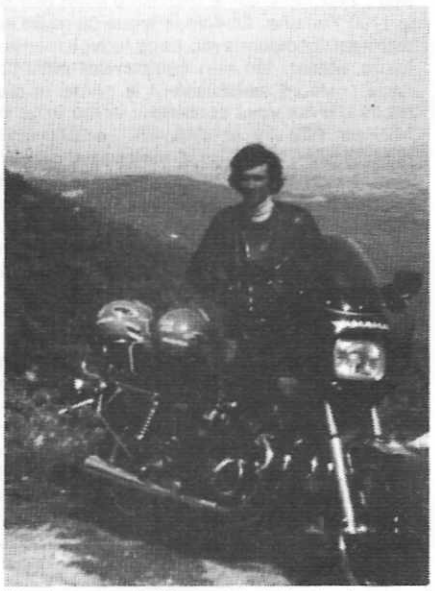
Dominique : idéale pour le GT mais pourrait être livrée d'origine avec un tête de fourche.



Jean : serait la moto idéale avec un cadre Guzzi, des freins Brembo et 100 kg de moins.

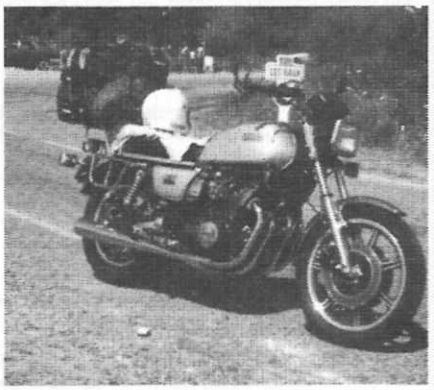


Alain : Bouffeuse de bornes mais aussi de pneus.

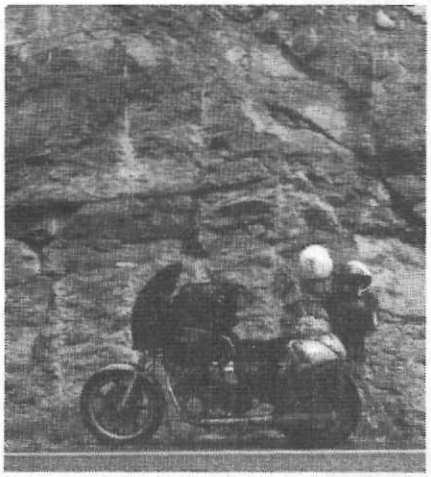


Lionel : son seul défaut est la boîte de vitesses qui craque.

Didier : sûrement une des meilleures bécanes au rapport prix/entretien/plaisir.



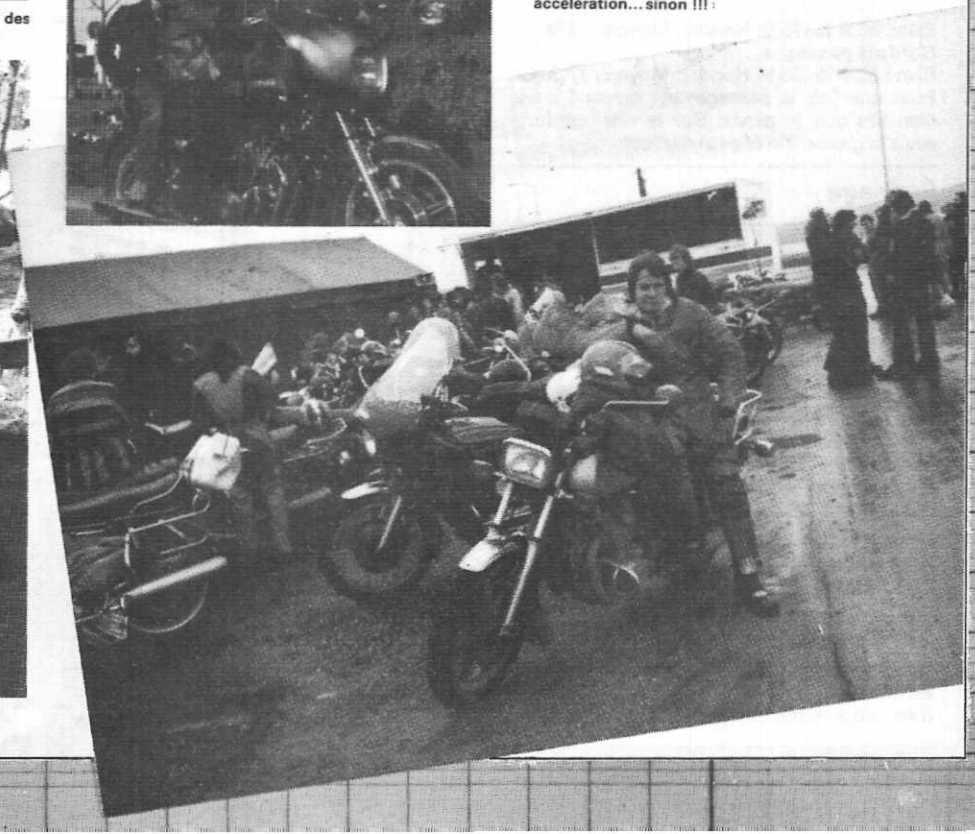
Michel : moto très solide avec laquelle j'éprouve énormément de plaisir sur route sinueuse.



Dominique : moto très fiable à la puissance omniprésente.

Claude : nous avons acheté cette moto pour rouler en duo avec bagages, mais l'idéal serait la puissance de la Yam avec la tenue de route de la Ducati.

Daniel : ne bouge pas trop si l'on passe les virages en accélération... sinon !!!



On reproche peu de choses au sélecteur sinon de prendre du jeu en vieillissant et d'être un peu loin du pied.

Etagement
Bien : 86,9 % (76,2 % Honda). Moyen : 13 %. Avec le fabuleux couple moteur, les quelques petits défauts d'étagement sont effacés. Il faut être finement critique pour trouver une première un peu courte et une 5e un peu longue.

Embrayage

Douceur et progressivité
Bien : 88,4 % (83,7 % Honda 53 % BMW). Moyen : 11,5 %. Et on rembraye sur les louanges : « il se manie avec deux doigts », « c'est la douceur faite embrayage ».
Endurance
Bien : 94 % (81,2 % Honda 83 % BMW). Moyen : 13 %. Mal : 2,8 %. L'embrayage est du genre increvable, en ville comme sur la route. Il supporte très bien un traitement avec side-car et colle très peu à froid (17,3 %).

Confort

Comment est la selle ?
Bien : 79,7 % (58,7 % Honda). Moyen : 20,2 Certainement la meilleure selle de moto.
Fourche avant
Bien : 65,2 % (58,7 % Honda). Moyen 27,5 %. Mal : 7,2 %. Elle permet trois positions de réglage, mais bien peu s'en servent. Elle est trop souple à l'origine et s'avère beaucoup plus satisfaisante en changeant l'huile. Par exemple un tiers de 15/40 et deux tiers de Motul Dextron. A signaler encore quelques tendances au vrillage dans les freinages violents.
Suspensions arrière
Bien : 39 % (20 % Honda). Moyen : 42 %. Mal : 18,8 %. Leur réglage n'est pas facile. Elles talonnent en duo et perdent de leur efficacité au bout de 10/15 000 km.
Confort pilote

Bien : 86,9 % (75 % Honda). Moyen : 13 %.
Confort passager
Bien : 82,6 % (65 % Honda). Moyen : 17,3 %. Pour une fois le passager est presque aussi bien lôti que le pilote. Sur le plan confort, seule la grosse BMW peut rivaliser.

Freinage

Frein avant
Bien : 66,6 % (80 % Honda 86 % BMW). Moyen : 30,4 %. Mal : 2,8 %.
Le frein avant perd énormément de son efficacité sous la pluie, même avec des disques percés. Il est long à sécher et malgré tout les plaquettes s'usent vite.

Frein arrière
Bien : 57,9 % (71,2 % Honda 54 % BMW). Moyen : 39,1 %. Mal : 2,8 %.
Plutôt meilleur que le frein avant sous la pluie mais difficile à doser. Là aussi les plaquettes s'usent vite.

Pression sur les leviers.
Bien : 69,6 %. Moyen : 30,4 %.

Tenue de route

En solo
Bien : 28,9 % (45 % Honda). Moyen : 49,2 %. Mal : 21,7 %. C'est le deuxième point noir de la 1100 Yamaha. En solo la tenue de route est vraiment médiocre avec force louvoiements à haute vitesse. Un bon équipement pneumatique améliore sensiblement la chose et plusieurs d'entre vous conseillent le montage de Michelin PZ2 AV et M48 AR. Le M48 étant aussi le pneu qui s'use le moins vite, on peut compter un bon millier de kilomètres en plus. L'usure du pneu arrière sur la 1100 Yam est un autre problème. Les plus violents d'entre vous le bouzillent en 3500 km, la moyenne oscille entre 4500 et 5 000 km. C'est la rançon du couple moteur.
En duo
Bien : 72,4 % (76,2 % Honda). Moyen : 24,26 %. Mal : 2,8 %. Revirement complet de la situation... et lieu commun pour les grosses cylindrées japonaises. Le duo améliore considérablement la tenue de route, les suspensions s'écrasent et officient dans de meilleures conditions. Il ne serait pourtant pas difficile de les mettre, à l'origine, dans ces conditions idéales.

Maniabilité

Bien : 34,7 % (58,7 % Honda 72,5 % BMW). Moyen : 62,3 %. Mal : 2,8 %.
C'est surtout à l'arrêt et à basse vitesse que le manque de maniabilité se fait sentir. Elle est assez peu sensible au guidonnage : 34,8 % (45 % Honda 59,4 % BMW) mais il y en a encore qui confondent louvoiement et guidonnage. Le guidonnage, le vrai, est un violent frétillement du guidon qui peut aller jusqu'à marquer les butées de braquages. La garde au sol est jugée satisfaisante par 73,9 % d'entre vous (22,5 % Honda, 80 % BMW).

Consommation

Avec 250 à 300 km, l'autonomie est jugée suffisante par une large majorité. La consommation moyenne ressort à 8,5 l en ville (8 l Honda, 7 l BMW) et 7,5 l sur route (7 l Honda,, 6 l BMW). La consommation d'huile est insignifiante.

La 1100 nécessite-t-elle un entretien fréquent ?

Oui : 10 % (3,7 % Honda 11,5 %) BMW).
Il suffit de suivre à la lettre ce que préconise le manuel d'entretien, c'est-à-dire peu de choses L'allumage électronique est fort apprécié. Reste l'usure des pneus qui pénalise l'entretien. Très peu de réparations moteur. Celles qui concernent la casse de goujons de fixation d'échappement ont été faites sous garantie. On note aussi quelques changements de boîtier de régulateur et de jauge d'essence (garantie). L'essai lecteur de la 1100 Yam totalise 1 160 000 km, c'est assez conséquent pour juger de la fiabilité d'un modèle. « *Une moto qui ne tombe pas en panne est une bonne moto et non pas une voiture avec un toit* ». Saine réflexion d'un d'entre vous.

Service après-vente

Bien : 53,6 % (65 % Honda, 59,4 % BMW).
Moyen : 27,5 % (26,2 % Honda, 24,6 % BMW).
Mal : 18,8 % (8,7 % Honda, 15,9 % BMW).
Nombre de ceux qui le trouvent bien précisent le jugent moyen ou mauvais, critiquent en premier le motociste (50 %), puis l'importateur (31,3 %), et enfin les deux (16,7 %). On reproche une garantie trop courte, 6 mois ou 10 000 km, et un manque de rapidité dans l'acheminement des pièces vers les concessionnaires.

Conclusion

•**Pour** : moteur formidable, puissant et docile ; fiabilité ; bon rapport qualité-prix ; bon équipement ; ce sont les quatre réflexions qui reviennent le plus souvent dans l'opinion d'ensemble. Ensuite viennent : autonomie satisfaisante, bon éclairage, circuit électrique sans problèmes. La routière infatiguable qui serait idéale avec une meilleure tenue de route et un poids de 220 à 240 kg.
•**Contre** : boîte de vitesses à revoir ; tenue de route médiocre en solo ; bouffe du pneu ; trop lourde. On aimerait aussi un meilleur freinage sous la pluie, une garde au sol légèrement augmentée et une meilleure qualité des chromes et peintures.